Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11993**

18. Wahlperiode 19.04.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/11806 –

Verzögerungen beim Modellversuch „Schutzstreifen außerorts“

Vorbemerkung der Fragesteller

Ein Schutzstreifen ist eine auf der Fahrbahn mit unterbrochenen Linien markierte Radverkehrsanlage, die für Radfahrer nicht benutzungspflichtig ist (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung – VwV-StVO – zu § 2). Seit dem Jahr 1997 können Schutzstreifen innerorts als Radverkehrsanlagen markiert werden. Auch für den außerörtlichen Einsatz sind Schutzstreifen interessant, da Schutzstreifen günstiger sind als nicht auf der Fahrbahn geführte Radwege und separierte Radwege aus technischen oder umweltrechtlichen Gründen außerorts an vielen Straßen keine Option sind.

Außerorts ist die Markierung von Schutzstreifen jedoch wegen fehlender wissenschaftlicher Erkenntnisse nicht erlaubt. Um die Forschungslücke zu schließen und zu eruieren, ob Schutzstreifen auch außerorts ein probates Mittel zur Verbesserung der Radinfrastruktur und Radsicherheit sind, wurde im Jahr 2012 der bundesweite „Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und die Attraktivität im Radverkehrsnetz“ initiiert. Das Projekt wird mit Förderung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) an sieben Standorten in fünf Bundesländern (MV, SH, NI, NRW, BB) durchgeführt. Ursprünglich sollte das Projekt bereits Ende des Jahres 2015 abgeschlossen sein (vgl. https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/modellversuch-zur-abmarkierung-von-schutzstreifen).

Aus den Antworten der Bundesregierung auf Kleine Anfragen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN geht hervor, dass der praktische Teil des Modellversuchs bereits im Dezember 2014 abgeschlossen wurde und die Projektträger dem BMVI spätestens im März 2016 den Entwurf des Abschlussberichts vorgelegt haben (vgl. Bundestagsdrucksachen 18/8821 und 18/11297). Nach Kenntnis der Fragesteller sind die Projektträger zum Ergebnis gekommen, dass sich Schutzstreifen außerorts unter den geprüften Rahmenbedingungen bewährt haben und die Verkehrssicherheit nicht verringert wurde. Nach Kenntnis der Fragesteller haben die Projektträger empfohlen, den Modellversuch auszuweiten und Schutzstreifen außerorts in die StVO und VwV-StVO aufzunehmen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 13. April 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Trotz dieser mittlerweile über ein Jahr alten Empfehlung, hat das BMVI bislang weder einen endgültigen Abschlussbericht beschlossen noch veröffentlicht. Dies ist problematisch, denn die von den zuständigen obersten Verkehrsbehörden der beteiligten Länder im Rahmen des Modellversuchs befristeten Ausnahmegenehmigungen zur Markierung von Schutzstreifen außerorts laufen ab. Dadurch droht die Demarkierung der Schutzstreifen, ohne dass der Modellversuch offiziell abgeschlossen wurde und obwohl sowohl Fahrrad- als auch Autoverbände den Versuch positiv bewertet haben. Die Demarkierung würde auf Kosten des Bundes erfolgen.

1. Wie bewertet die Bundesregierung den Sachverhalt, dass die im Rahmen des Modellversuchs „Schutzstreifen außerorts“ markierten Untersuchungsstrecken demarkiert werden sollen, obwohl der Modellversuch weder abgeschlossen wurde noch ein offizielles Ergebnis dazu vorliegt, ob sich die Schutzstreifenmarkierung außerorts bewährt hat?

2. In welchen Landkreisen ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes der Untersuchungsstrecken eingefordert worden, und wie hoch wären die Kosten für den Bund für die Demarkierung dieser Strecken (Kosten bitte nach einzelnen Strecken auflisten)?

3. Welche Kosten würde die vollständige Demarkierung aller Untersuchungsstrecken für den Bund nach Kenntnis der Bundesregierung verursachen?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Demarkierungsarbeiten auf den Strecken des „Modellversuchs zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz“ (Phase 2) sind vom zuständigen Baulastträger durchzuführen, der die entsprechenden Kosten zu tragen hat. Die Demarkierung der Untersuchungsstrecke kann vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert werden. Die Höhe der Kosten für die Demarkierung ist der Bundesregierung nicht bekannt.

4. In welcher Höhe waren Bundesmittel für die Durchführung des Modellversuchs insgesamt vorgesehen, und in welcher Höhe wurden Bundesmittel bislang tatsächlich investiert?

Insgesamt wurden Zuwendungsbescheide für die Projektdurchführung in Höhe von 592 098,00 Euro erstellt. Die Zuwendungsnehmer haben 499 119,16 Euro abgerufen.

5. Was tut die Bundesregierung, um die Demarkierung der Versuchsstrecken vor Abschluss des Modellversuchs zu verhindern und unnötige Kosten für den Bund zu verhindern?

Nach Abschluss der Verkehrsversuche auf den Strecken ist ein den geltenden verkehrsrechtlichen Bestimmungen entsprechender Zustand herzustellen. Entsprechend dem Versuchscharakter von Verkehrsversuchen sind nur zeitlich begrenzte Maßnahmen zulässig.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

6. Was hat die Bundesregierung seit März 2016 für einen schnellstmöglichen Abschluss des Modellversuchs und das Vermeiden unnötiger Kosten für den Bund unternommen?

7. Weshalb wurde der Modellversuch nicht wie geplant bereits Ende des Jahres 2015 abgeschlossen (https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/modellversuch-zur-abmarkierung-von-schutzstreifen), und inwieweit ist auch die Bundesregierung für die Verzögerungen verantwortlich?

8. Wann rechnet die Bundesregierung mit einer Veröffentlichung des Abschlussberichts (bitte monatsgenaues Datum angeben)?

Die Fragen 6 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es waren erweiterte Überarbeitungen notwendig, wodurch sich eine Verzögerung des Abschlusses des Modellversuches ergab. Eine Veröffentlichung ist nach Abschluss der finalen Prüfung möglich.

9. Weshalb hat die Bundesregierung keine Rahmenbedingungen für den Modellversuch geschaffen, die sicherstellen, dass Landkreise im laufenden Prozess der Auswertung des Modellversuchs Markierungen auf den Versuchsstrecken nicht entfernen und nicht in den ursprünglichen Zustand zurückversetzen müssen?

Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist prioritär. Bereits während eines Verkehrsversuchs erlangte Erkenntnisse z. B. zur Auswirkung von Anordnungen auf die Verkehrssicherheit können im Einzelfall dazu führen, dass von einzelnen Maßnahmen mit sofortiger Wirkung Abstand zu nehmen ist. Dies liegt im Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörden der Länder.

10. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die Verzögerungen beim Abschluss des Modellversuchs und die etwaigen Wiederherstellungen der Versuchsstrecken in den Zustand vor Beginn des Modellversuchs in einem Zusammenhang stehen (z. B. weil nach einer erfolgten Demarkierung vor Modellversuchsabschluss eine Remarkierung auch bei positivem Modellversuchsabschluss nicht mehr erfolgen würde)?

    Wenn ja, wodurch kann die Bundesregierung dies ausschließen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 6 bis 9 verwiesen.

11. Inwieweit kann die Bundesregierung bestätigen, dass die Projektträger im Entwurf zum Abschlussbericht, der dem BMVI laut Bundestagsdrucksache 18/11297 im März 2016 übermittelt wurde, zum Ergebnis gekommen sind, dass sich die Schutzstreifen außerorts unter den geprüften Rahmenbedingungen bewährt haben (keine Verringerung der Verkehrssicherheit) und eine über das Modellprojekt hinausgehende Nutzung von Schutzstreifen außerorts empfohlen haben?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 sowie auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage „Ergebnis des Modellversuchs ‚Fahrradschutzstreifen außerorts‘“ auf Bundestagsdrucksache 18/8821 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333